

980910



Tielaitos

Osavuositatsaus 1998

Helsinki 1998

TIEHALLINTO
Esikunta

08 TIEL/OSA



Osavuosisikatsaus 1998

Tielaitos
Tiehallinnon esikunta
Helsinki 1998

Oy Edita Ab
Helsinki 1998

Julkaisua saatavana
Tielaitos, Tiehallinnon esikunta

Tielaitos
TIEHALLINTO
Esikunta
Opastinsilta 12 A
PL 33
05210 HELSINKI
Puhelinvaihte 0204 44 150

SISÄLTÖ

1 TOIMINTAYMPÄRISTÖ	5
1.1 Yleistä	5
1.2 Tieverkko ja liikenne	5
1.3 Henkilöstö	6
1.4 Kansainvälinen toiminta	6
1.5 Tutkimus- ja kehitystoiminta	7
2 TIENPITO JA RAHOITUS	8
2.1 Käytettävissä oleva rahoitus	8
2.2 Määrärahan käyttö ja tilauskanta	8
2.3 Menolaskelman toteutumaennuste ja määrärahan käyttöennuste	9
2.4 Tienpito	9
3 TULOSTAVOITTEET	12
3.1 Tiehallinto	12
3.2 Tuotanto	14
4 LOPPUVUODEN NÄKYMÄT	15
5 LIITTEET	16

1 TOIMINTAYMPÄRISTÖ

1.1 Yleistä

Syksyn lisätalousarvioehdotus (LTAE) toimitettiin liikenneministeriölle kesäkuun alussa. Se sisälsi kehittämisen EU-hankkeiden loppurahoitusta (+6 milj. mk) sekä käynnissä olevien muiden kehittämishankkeiden optimirahoitusta (+ 145 milj. mk) koskevat ehdotukset. Liikenneministeriön kanssa käydyissä keskusteluissa on tuotu esille myös maanlunastusten ja ulkopuolisten tietöiden määrärahojen lisäystarve.

Sähköenergian kilpailutusmahdollisuuksista on tilattu selvitys kesäkuussa.

Tielaitos kilpailutti teiden hoidon alueurakoita. YIT-Yhtymä Oyj oli edullisin yhdessä ja Tielaitoksen tuotanto neljässä urakassa. Urakoitsijan valintaperusteena oli kokonaistaloudellisuus. Hinnan lisäksi urakoitsijan oli tarjouksessaan esitettävä tietoja mm. yrityksen ja sen henkilöstön pätevyydestä sekä alustavia toteutussuunnitelmia.

Lahdentien yksityisrahoitusprojekti on edennyt ennakoitua ripeämmin. Moottoritie avattaneen liikenteelle Järvenpään ja Mäntsälä P:n välillä jo kuluvan vuoden joulukuussa. Tästä seuraa noin 20 milj. markkaa ennakoitua enemmän menoja vuodelle 1999.

Raippaluodon silta on valittu yhtenä kolmesta jatkoon vuoden rakennusinsinööriyökilpailussa, joka ratkeaa syyskuussa.

Toukokuussa 1998 valmistui talvihoidon palvelutasotutkimus, joka kuvaa talvihoidon tasoa keväällä 1998. Tutkimustulos noudatti aiemmin asiakaspalautteen muodossa saatua näkemystä. Pääteillä on hyvä taso sekä lumenpoistossa että liukkaudentorjunnassa, mutta muulla tieverkolla tasoon ei olla tyytyväisiä. Tutkimus toi myös esille tienkäyttäjien suhteellisen kielteisen suhtautumisen suolan käyttöön. Kevyen liikenteen väylien hoidon osalta asiakkaiden odotukset ovat laitoksen omia näkemyksiä selvästi suuremmat. Lisäksi tutkimus käsitteli liikenteen ohjaukseen, sujuvuuteen ja tiedotukseen liittyvää palvelutasoa.

T&K-toiminnan osana ovat valmistuneet uudet kevyen liikenteen järjestelyjen suunnitteluohjeet. Kyse on laatuaan ensimmäisestä valtakunnallisesta ohjeesta, joka käsittelee yleisten teiden lisäksi katuja ja kaavateitä. Ohje on julkaistu yhdessä Suomen Kuntaliiton kanssa.

1.2 Tieverkko ja liikenne

Pääteiden liikenne lisääntyi kuluvan vuoden alkupuoliskolla 3,2 prosenttia edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan verrattuna. Henkilö- ja pakettiautojen liikenne lisääntyi 3,0 prosenttia ja raskas liikenne 5,4 prosenttia. Kuu-kausittaisista vaihteluista huolimatta liikenteen lisääntyminen jatkuu. Muulla tieverkolla liikennemäärät pysyivät suunnilleen samalla tasolla kuin edellisellä vuonna.

Rajaliikenne lisääntyi Kaakkois-Suomen tieverkon raja-asemilla tammi-kesäkuussa 20 % edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Viikkaimmalla asemalla, Vaalimaalla, liikenteen lisäys oli 34 %, kun taas Nuijamaalla ollaan jokseenkin viime vuoden luvuissa. Kaakkois-Suomen tiepiirissä on käynnissä raja-asemien toimivuutta edistäviä Interreg II -osarahoittei-

sia tiejärjestelyjä Vaalimaalla, Nuijamaalla ja Parikkalassa. Imatran raja-aseman tiejärjestelyt on saatu pääosin valmiiksi ja siellä on otettu käyttöön uusi raja-asemarakennus.

Yleisten teiden laajuus kasvoi 1.7.1998 maantie 347:n siirtyessä noin 4 km:n matkalla Mäntän kaupungilta Tielaitoksen vastuulle.

Valtatie 18 Jyväskylä–Vaasa on vuoden alusta merkitty rekistereissä valtatieleksi ja kesäkuun loppuun mennessä valmistui yhtenäinen viitoituksen muutos Jyväskylän ja Seinäjoen välillä. Samaan aikaan on valmistunut myös viitoituksen muutos kantatie 58 osalta, joka on myös viitoitettu läpi koko pituudeltaan (rakentamattomilla osuuksilla nykyistä tieverkkoa seuraten).

1.3 Henkilöstö

Tiehallinnon vakinainen henkilöstö on vähentynyt vuoden alun tilanteesta 27 ja määräaikaiset 21 henkilöä. Vuoden lopun vakinaisen henkilöstön vähenemäennuste on 41, kun taas määräaikaisten ennustetaan lisääntyvän kahdeksalla. Tiehallintoon on palkattu uusia henkilöitä seitsemän ja määräaikaisia on vakinaistettu 12.

Tuotannon vakinainen henkilöstö on vähentynyt vuoden alun tilanteesta 170 henkilöä. Vuoden lopun vakinaisen henkilöstön vähenemäennuste on 370. Tuotantoon on palkattu 10 uutta henkilöä ja määräaikaisia on vakinaistettu kahdeksan.

Taulukko 2: Vakainainen henkilöstö ikäluokittain.

Ikäluokka	1993	1994	1995	1996	1997	Ennuste 1998
-19	2					
20-24	56	32	13	4	1	3
25-29	379	293	204	143	81	52
30-34	693	669	615	514	426	368
35-39	945	863	822	773	679	632
40-44	1213	1080	977	936	884	815
45-49	1854	1739	1639	1450	1215	1036
50-54	1630	1484	1535	1481	1532	1528
55-59	1167	1174	1156	1145	1155	1105
60-64	324	232	263	278	297	320
65-						
Yhteensä	8263	7566	7224	6724	6270	5859

1.4 Kansainvälinen toiminta

Lähialueyhteistyön pääpaino on ollut asiantuntijavaihdossa ja koulutuksessa. Toiminta on pääosin suuntautunut Baltian maihin sekä Venäjällä Moskovan, Leningradin, Karjalan, Muurmanskin ja Arkangelin alueille.

Yhteistyötä on ollut myös Puolan, Unkarin ja Minnesotan tielaitosten kanssa. EU:n puitteissa yhteistyötä on tehty WERD'n (Western European Road Directors) kokousvalmisteluissa ja säännönmukaisessa tapaamisessa. Lapin tiepiirin johdolla on valmisteltu EU:n aluekehitysohjelmaan liittyvä yhteistyö Ruotsin ja Norjan pohjoisten tiepiirien ja Skotlannin tielaitoksen välillä. Kansainvälisissä järjestöissä on yhteistyö alkuvuonna käynnistynyt OECD:n RTR (Road Transport Research) ohjelmassa sekä PIARC'n ja PTL:n eri jaostoissa ja työryhmissä.

Teknologian siirtotoimintaa lähialueella on jatkettu Baltian maiden kanssa, lisäksi on toteutettu World Interchange Networkin (WIN) puitteissa tieteknologian tietopalveluja alan organisaatioiden kanssa ympäri maailmaa ja markkinoitu suomalaista tiealan tietämystä julkaisemalla englanninkielistä Finn-Contact-lehteä.

Tuotannon kaupallinen vientitoiminta on yhä selvemmin siirtynyt kansainvälisen rahoituksen projekteihin, joita on toteutettu pääasiassa Finnroad-yhtiön kautta. Toiminnan painopistealueet ovat Venäjällä, Keski-Aasiassa ja Kaakkois-Aasiassa. Vienti on myös jatkanut Vietnaminkehitysyhteistyöhankkeita ja niiden jatkokehittelyä. Lähialuehankkeita tehdään Virossa, Latviassa ja Venäjällä.

Finnroadin toiminta on jatkunut alkuvuoden vakaana. Uusia hankkeita alkoi Vietnamin, Venäjällä ja Kazakhanissa. Lisäksi alkuvuodesta voittiin Itä-Euroopan maat kattava liikenneturvallisuusselvitys sekä maaseudun teiden kehittämishanke Tansaniassa. Liikevaihto on kasvanut viime vuoden vastaavaan aikaan verrattuna noin 15 %. Alkuvuoden tulos on lievästi voitollinen.

1.5 Tutkimus- ja kehitystoiminta

Vuonna 1998 on ollut käynnissä kaksi strategista projektia: tierakenteiden tutkimusohjelma ja pääteiden parantamisratkaisut.

Tierakenteiden tutkimusohjelma (S4, jatkuu vuoteen 2001) on kokonaisuudessaan edennyt laadittujen aikataulujen mukaisesti, mutta suunniteltua suppeampana. Koeratakonetestausten osuus koko projektin rahoituksesta on ennakoitua suurempi, joten muita projekteja on jouduttu supistamaan.

Pääteiden parantamisratkaisujen esiselvitys palvelutasomallien kehittämistarpeista on tehty ja tarkistustyö on käynnissä. Työhön ei ole ollut osoitettavissa riittävästi henkilöitä, joten työ viivästyy.

Muun tutkimustoiminnan osalta organisaatiomuutokset ovat hidastaneet monien projektien käynnistymistä. Projektien käynnistämistä viivästyttävät niukat henkilöresurssit.

Siirtyminen tekijästä teettäjäksi on luonut paineita ohjeiden ja laatuvaatimusten muuttamiseen nykykäytäntöä vastaaviksi. Tämä vie resursseja laajemmista tutkimushankkeista. Esimerkiksi kunnossapitoa hallitsevien konsulttien saannissa on vaikeuksia.

Pääosa projekteista kuitenkin käynnistyyneen suunnitelmien mukaan, mutta myöhästyvät.

Kuluvana vuonna valmistellaan tutkimus- ja kehitystoiminnan kolmen seuraavan vuoden ohjelma.

2 TIENPITO JA RAHOITUS

2.1 Käytettävissä oleva rahoitus

Tienpidon rahoitusta oli kesäkuun lopussa käytettävissä lähes 4640 milj. markkaa, josta kehittämisen määrärahaa ohjelmoidaan noin 50 milj. markkaa vuoden 1999 rahoitusvajauksen kattamiseen.

Taulukko 3: Tienpidon rahoitus 1997 ja 1998 (milj. mk)

Momentti	Käyttö 1997	Käytettävissä 1998	Käytetty 30.6.98 ¹⁾	Arvioitu käyttö 1.1.-31.12. 1998 ²⁾
Perustienpito	3230,7	3202,4	1281,3	3186,3
Tieverkon kehitt.	826,5	1050,1	297,9	995,7
Ulkopuol. teht. tietyöt	84,1	67,0	1,0	89,1
Maa-alueiden hankinta ja korvaukset	164,0	150,0	58,8	174,4
Järvenpää-Lahti mo	4,1	9,5	0,7	
Työllisyystyöt	121,1	96,2	28,6	101,0
EU-rahoitus	26,5	64,3	12,1	40,0
Yhteensä	4494,9	4639,5	1679,7	4592,6

¹⁾ Tiedot talousarviokirjanpidosta

²⁾ Tiedot tiehallinnon tulosityksiköiden kk-raporteista

Kustannustason noususta on tehty huomioita. Hintatason on havaittu nousseen viime vuodesta päällesteiden ja oman konsultoinnin tilauksissa.

2.2 Määrärahan käyttö ja tilauskanta

Puolen vuoden jälkeen perustienpidon määrärahaa on käytetty noin 50 milj. mk vähemmän kuin vastaavana aikana edellisenä vuonna ja vastaavasti kehittämisen määrärahaa on käytetty 16,3 milj. mk enemmän (liite 2). Kuluvana vuonna tienpidon kokonaisrahoituksesta on käytetty suhteellisesti enemmän (noin 2 % -yksikköä) kuin edellisenä vuonna.

Tiehallinnon tilauskantatilanne alkaa olla melko hyvä. Kaikki tiepiirit ovat lähes samalla tasolla. Tilausvaraa on edelleen käytettävissä tienpidon ostoihin lähes 600 milj. mk. ja oman toiminnan konsulttipalveluihin ja muihin kuluihin yli 100 milj. mk. Koko vuoden osalta ennustetaan tilauskannan vastaavan suhteellisen hyvin käyttöön varattua rahoitusta.

2.3 Menolaskelman toteutumaennuste ja määrärahan käyttöennuste

Menolaskelman toteutumaennuste kuvaa tiehallinnon ennustamia yhteenlaskettuja oman toiminnan kuluja, ulkopuolisia ostoja ja tiehallinnon ostoja tuotannolta. Ennuste ei kuvaa tuotannon todellista määrärahan käyttöä. Toteutumaennusteita on verrattu tulossopimuksen mukaisiin budjetteihin.

Taulukko 4: Tiehallinnon menolaskelman toteutumaennuste ja 30.6. laaditun toteutumaennusteen ero budjettiin, (alitust +/ylitys -)

Menolaskelma	Budjetti Mmk	Toteutuma- ennuste Mmk	Ero Mmk
Tuotot	28	30	-2
Hoito	1224	1226	-2
Ylläpito ja korvausinvestoinnit	726	677	49
Laajennus- ja uusinvestoinnit	1826	1786	41
Suunnittelu	149	154	-5
Maa-alueiden hankinta	152	178	-26
Tiehallinnon oma toiminta	581	579	2
Investoinnit	21	23	-2
Tiehallinto yhteensä	4651	4592	59

Ennusteen perusteella budjetti alitetaan noin 60 milj. mk:lla, koska myös rahoitus on budjetoitua pienempi.

Hoidon ja suunnittelun sekä oman toiminnan ja investointien kuluja ennakoidaan kertyvän lähes budjetoidun mukaisesti. Toteutumaennustetta on alkuvuonna varovaisesti nostettu ylläpidon ja korvausinvestointien sekä laajennus- ja uusinvestointien osalta. Toteutumaennuste on kuitenkin edelleen selvästi alle budjetoidun. Maa-alueiden hankinnan kulujen osalta jouduttaneen hakemaan loppuvuodesta arviomäärärahan pientä ylitystä valtioneuvostolta (noin 10 milj. markkaa).

Laitostasolla ennustetaan, että perustienpidon rahoitus käytetään kokonaan. Kehittämisen osalta ennustetaan noin 60 milj. markan alitusta. Lisäksi kehittämisestä on ohjelmoitu noin 50 milj. markan saldot vuodelle 1999.

2.4 Tienpito

Tiepiirien arvioitua pienemmistä määrärahakehyksistä johtuen piirien toiminta- ja taloussuunnitelmissa esitetyistä hankkeista on jouduttu karsimaan.

Alemman tieverkon talvihoidosta tuli valituksia. Näiden perusteella on tehty joitakin tarkistuksia alemman tieverkon laatutasoon. Suolan käytöstäkin saatiin negatiivista kansalaispalautetta. Siitä käytiin myös vilkasta mielipiteenvaihtoa. Tulevan talven osalta on tehty tarkennuksia urakkasopimusasiakirjojen laatuvaatimuksiin, joilla suolan käyttöä pyritään rajaamaan. Lisäksi laadunvarmistusmenettelyä on tehostettu talvihoidon teettämisessä.

Sorateiden runkokelirikko oli keväällä edellisiä vuosia pahempi. Kelirikkoinventoinnin mukaan runkokelirikkoa oli yhteensä noin 1600 km, kun viime vuonna kelirikkoteiden pituus oli 1040 km. Painorajoituksia asetettiin 4291 tiekilometrille, kun vuonna 1997 rajoituksia oli 4402 tiekilometrillä. Rajoitettu tiepituus oli kuitenkin vuosien 1992 – 97 keskiarvoa 4734 km pienempi. Myös sateinen alkukesä pehmensi kelirikkoalttiita teitä.

Eräiden lauttapaikkojen osalta sovittiin aikataulujen poistamisesta 15.6.1998 alkaen.

Lossien korvaaminen silloilla jatkuu. Harvaluodon, Kantolan ja Kovalan siltahankkeet aloitettiin viime vuonna. Kuluvana vuonna on aloitettu Kirveenrauman ja Akkalansalmen rakennustyöt ja tultaneen vielä aloittamaan siltahankkeet Kalkkisiin ja Pelkosenniemelle.

Korkein hallinto-oikeus on hylännyt valitukset koskien Paimio–Muurla hanketta tiesuunnitelman ja yksityisten teiden liittymäsuunnitelman vahvistamis päätöksen osalta. Päätös ei sisältänyt Pitkäporras–Märy osuutta, josta on erikseen lähetetty liikenneministeriölle lausuntopyyntö koskien tunnelivaihtoehdon toteuttamista. Puuttuva päätös ei aluksi haittaa toteutusta, koska toteutuksen painopiste on Muurlan päässä. Hankkeelta vähennettiin rahoitusta 17,2 milj. markkaa, mutta samalla kuitenkin lisättiin Turku – Paimio hankkeen rahoitusta.

Vehmasmäki–Hiltulanlahti –hankkeen tiesuunnitelman muutos on vahvistettavana. Urakoitsija toteuttaa hanketta teettämisyksikön kirjallisen tilauksen pohjalta.

Kemi–Tornio –projektilla on valmiudet käyttää lisärahoitusta ilman, että hankkeen kokonaiskustannukset nousevat. Projekti käyttää määrärahaa tänä vuonna yhteensä 88 milj. mk.

Iittala–Kulju hankkeen kustannuskehysten pienentyminen aikaisemmin suunnitellusta budjetista 30 milj. markalla aiheuttaa epävarmuuden koko hankkeen avaamiselle liikenteelle vuonna 2000.

Talousarvioesitykseen tulisi saada seuraavan kahden kehittämishankkeen kustannusarvioiden nousu. Hyväksynnän puuttuminen estää järkevää rakentamista.

Kehä II Länsiväylä–Turuntie –hanketta tulisi laajentaa Nihtisillan eritasolla ja Turunväylän liittymän lisäkaistoilla. Nihtisillan uusiminen on välttämätöntä sen vuoksi, että paikalla olevan sillan alikulkukorkeus ei täytä nykyisiä vaatimuksia ja Kehä II:n liittymäramppien kiihdytyskaistat eivät mahdu nykyisen sillan aukkoihin ja lisäksi sillan kansirakenne on liian kapea riittävälle kaistamäärälle Kauniaistentiellä. Kolmannet ajokaistat ja meluntorjunnan rakentaminen Turunväylälle Kehä II:n liittymästä Kehä I:lle ovat tarpeen, koska liikenne ruuhkautuu Turunväylällä ja lisäliikenne aiheuttaa meluhaittoja Friisimäen kohdalla. Näillä laajennuksilla parannettaisiin liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta sekä varmistettaisiin liikenteellinen toimivuus pitkällä aikavälillä. Laajennusrakentamista ei ole voitu aloittaa, koska hankkeen kustannusarvion 50 milj. markan ylitystä ei ole saatu talousarvioesitykseen.

Kyrönsalmen siltahankkeen kustannusarvio on noussut 23 milj. markkaa. Hankkeen alkuperäinen kustannusarvio tehtiin karkealla tasolla ilman tarkempia suunnitelmia. Tiesuunnitelma on nyt tarkistettu ja uusi kustannusarvio on 113 milj. markkaa, johon sisältyy myös hankkeen rakennussuunnitelu. Uutta kustannusarviota ei kuitenkaan ole hyväksytty budjetissa.

Taulukko 6 : Vuonna 1998 käynnissä olevat tieverkon kehittämishankkeet

Tie	Hanke	Pituus km	Kustan- nusarvio Mmk	Liiken- teelle
Liikenteelle avattujen viimeistely ¹⁾				
Vt 1	Turku – Paimio mo	28	928	1997
Vt 3	Hämeenlinna – Iittala		323	1996
Vt 6	Imatra – Kaukopää mo + rajayhteys	10	298	1997
Kt 51	Matinkylä – Helsinki mo täyd.	6	380	1996
Vuonna 1998 liikenteelle avattavat hankkeet				
Vt 7	Koskenkylä – Loviisa mol	13	120	1998
Vt 17	Joensuu – Ylämylly 4k-rak	6	101	1998
Kt 45	Pakinkylän eritason muutos	1	150	1998
Mt	Porin pohj. satamatien jatko (EU)	8	25	1998
Kt 63	Kauhava – Vuorenmaa (EU)	7	20	1998
	Helsinki – Tampere radan tiejärj.		126	1998
Vuoden 1998 jälkeen jatkuvat, aiemmin käynnistyneet hankkeet				
Vt 1	Paimio – Muurla mo	34	890	2002
Vt 2	Porin kohta 4-kaist.	3	41	1999
Vt 3	Iittala – Kulju mo	35	880	2000
Vt 4	Järvenpää – Lahti mol -> mo	69	²⁾	1999
Vt 21	Kemi – Tornio mo	19	370	2001
Mt 102	Kehä II Länsiväylä – Turunt. 4k-rak	7	360	2000
	Kotka – Vainikkala radan tasor. poisto		50	2000
Vuonna 1998 käynnistyneet kehittämishankkeet				
Vt 5	Seppälänjoki – Vihantasalmi sp	10	120	2000
Vt 5	Vehmasmäki – Hiltulanlahti mol	12	130	2000
Vt 14	Kyrönsalmen silta, Savonlinna		90	2000
Vt 25	Hanko – Skogby sp	22	90	2000
	Helsinki – Vantaa lentoaseman tiejärj.	3	145	2000

¹⁾ merkittävimmät viimeistelykohteet

²⁾ toteutus yksityis/jälkirahoitusjärjestelyllä, osa avataan 1998
EU = toteutus EU:n rakennerahaston tuella

mo=moottoritien rakentaminen
mol=moottoriliikennetien rakent.
sp=tien suuntauksen parantaminen

4k-rak=4-kaistaisen tien (ei mo) rakentaminen
4-kaist=olemassa olevan tien nelikaistaistus

3 TULOSTAVOITTEET

3.1 Tiehallinto

Tavoite: Tielaitoksen toimin vähennetään ainakin 45 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Tielaitos laatii liikenneturvallisuusohjelman valtioneuvoston periaatepäätöksessä asetettujen turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi.

Tielaitos edistää jalankulku- ja pyöräilyliikennettä kevyen liikenteen väyliä lisäämällä ja selvittämällä yhteistyössä kuntien kanssa tärkeimmät yhteisen jalankulu- ja pyöräilyverkoston kehittämistarpeet.

Henkilövahinko-onnettomuuksien vähentäminen

Tavoitteen ennustetaan toteutuvan. Tielaitoksen omien toimenpiteiden vaikutuksesta henkilövahinko-onnettomuuksien määrän laskennallisen vähenemän on ennustettu olevan noin 46. Näistä tieverkon kehittämishankkeiden vaikutuksesta lasketaan saavutettavan kuuden henkilövahinko-onnettomuuden vähenemä. Tässä arviossa ei ole mukana Lahdentien yksityisrahoitushankkeen mahdollisesti liikenteelle avautuvaa osuutta. Kevään aikana havaittiin, että kaikki tiepiirit eivät yllä tulossopimusten mukaisiin tulostavoitteisiinsa. Laitoksen tavoitteen saavuttamisen varmistamiseksi valmisteltiin noin 15 milj. mk lisätilaus, jolla arvioidaan saavutettavan noin seitsemän henkilövahinko-onnettomuuden vähenemän.

Liikenneturvallisuusohjelman laatiminen

Tielaitos ennustaa saavuttavansa tavoitteen. Liikenneturvallisuusohjelman valmistelu etenee aikataulun mukaan.

Jalankulku ja pyöräilyolosuhteet

Tavoitteen ennustetaan toteutuvan. Kevyen liikenteen väylien suunnitteluohje on valmistunut ja asiasta on järjestetty koulutusta. Kevyen liikenteen verkon tarveselvitysohje on myös valmistunut. Lisäksi on tekeillä selvitys hallinnollisista ja toiminnallisista kehittämistarpeista yksityisteiden ja vähäliikenteisten rinnakkaisteiden käytön lisäämiseksi kevyenliikenteen verkostojen osina. Myös tiepiireissä on valmistunut tai tekeillä kevyen liikenteen tarveselvityksiä.

Tavoite: Tielaitos parantaa elinkeinoelämän kuljetusten matka-aikojen ennustettavuutta pääteiden tärkeimmillä yhteysväleillä. Tielaitos selvittää matka-aikojen ennustettavuuden mittaamista niin, että sille voidaan asettaa numeeriset tavoitteet vuodelle 1999.

Tielaitos käynnistää RDS-TMC tietopalvelun eteläisessä (E18 -käytävä) Suomessa ja varautuu palvelun käyttöönottoon koko maassa.

Tavoitteen ennustetaan toteutuvan. Elinkeinoelämän kuljetusten matka-aikoja on selvitetty ajopiirturiekkojen avulla tärkeimpien kaupunkiseutujen välisillä päätieyhteyksillä. Alustavien tulosten mukaan saavutetut matkanopeudet ovat hyviä ja sujuvuusongelmia ei esiinny. Lisäksi on tehty suunnitelmia liikenteen häiriöiden vähentämiseksi ja suunnitelmia myös alettu toteuttaa.

RDS-TMC tietopalvelun tekninen valmius on olemassa ohjelmien lähettämiseksi eteläisessä Suomessa. Järjestelmän toimivuuden testaus on käynnis-

tynyt. Tietopalveluvalmiuksia parannetaan myös Pohjois – Suomen alueella vuoden loppuun mennessä.

Tavoite: *Päätieverkon kunto säilyy ennallaan. Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä voi lisääntyä vuoden 1998 aikana enintään 200 km ja on vuoden 1998 lopussa enintään 6 400 km. Kelirikkoisten sorateiden määrää vähennetään.*

Päällystettyjen teiden kunto

Tavoitteen ennustetaan toteutuvan. Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä voi lisääntyä vuoden 1998 aikana enintään 200 km, mikä merkitsee, että määrä on enintään 6277 km. Koko vuoden ennusteeksi on laskettu 6200 km, mikä merkitsee vähäistä kuntotason laskua. Tavoite on osin saavutettu lisäämällä paikkaustoimintaa.

Kelirikkoiset soratiet

Tavoitteen ennustetaan toteutuvan. Alemman tieverkon kuntoon on pitkästä aikaa kiinnitetty huomiota ja kelirikkoisten sorateiden määrän vähentämiseksi on käynnistetty ohjelmia. Tavoitteena on poistaa viidennes havaituista haitoista.

Tavoite: *Ympäristöä koskevan toimenpideohjelman toteuttamista jatketaan.*

Tavoitteen ennustetaan toteutuvan. Tielaitoksen ympäristöraportti 1997 valmistui keväällä. Ympäristön toimenpideohjelman toteutus ja tarkistus on edennyt aikataulussa ja tarkistus valmistuu vuoden lopussa. Pohjavesisuojausta rakennetaan suunnitelmien mukaan 14,5 tiekilometrille ja melulta suojataan 5570 asukasta

Tavoite: *Tiehallinnon henkilöstökuluja vähennetään 2 %.*

Tavoitteen ennustetaan toteutuvan. Henkilöstökulujen ennustetaan vähenevän tulossopimuksen mukaiseen budjettiin nähden. Koko tiehallinnon vakinaisen henkilöstön vähenemäksi ennustetaan 41 ja määräaikaisten ennustetaan lisääntyvän kahdeksalla.

Tavoite: *Tiehallinto parantaa tienpidon tuotteiden teettämisen menettelyjä ja kilpailuttamisen edellytyksiä.*

Tavoitteen ennustetaan toteutuvan. Tielaitos on kokeiluna kilpailuttanut viisi teiden hoidon alueurakkaa eri puolilla maata. Kukin urakka käsittää 400 - 800 km tiestöä sisältävän alueen hoidon kolmen vuoden ajan alkaen 1.10.1998. Tielaitoksen oman tuotannon lisäksi kahdesta neljään yksityistä yritystä osallistui urakkakilpailuun. Tällä menettelyllä haettiin kokemuksia mahdollista kilpailun laajamittaista avaamista varten tulevaisuudessa. YIT-Yhtymä Oyj oli edullisin yhdessä ja Tielaitoksen tuotanto neljässä urakassa.

3.2 Tuotanto

Tavoite: Tuotanto parantaa kilpailukykyään ja valmiuttaan avoimeen kilpailuun.

Tavoitteen ennustetaan toteutuvan. Kilpailukyvyn parantamistavoitetta arvioidaan Suomen laatupalkintokriteerien perusteella. Tavoite on saavuttaa yli 200 pistettä kuluvaan vuoden lopussa ja tavoitteena on saavuttaa 400 pisteen taso vuonna 2002. Huhtikuussa tehtiin Suomen laatupalkintokriteerien mukainen alkumittaus. Arvioinnin tulokseksi saatiin 149 pistettä. Alkuarvioinnin perusteella on käynnistetty useita kriittisiä kehittämisprojekteja kilpailukyvyn parantamiseksi. Laatupalkintoarvioinnin 200 pistettä ennustetaan saavutettavan vuoden lopussa. Tuotannon johdon lisäksi kutsutaan liikenneministeriön ja tiehallinnon edustajat sekä ulkopuolinen asiantuntija suorittamaan arviointia.

Tuotannossa on tehty tai on tekeillä runsaasti tärkeitä kilpailukykyä parantavia toimenpiteitä

Tavoite: Tuotannon kiinteitä kuluja vähennetään 2 %.

Tavoitteen ennustetaan toteutuvan. Ennuste kiinteiden kulujen vähentämisestä vuoden loppuun mennessä on 5,3 %.

Tuotannon kiinteistä kuluista yli 70 % koostuu henkilökuluista. Merkittävien kiinteiden kulujen vähentämiseen vaikuttava tekijä on henkilömäärän supistuminen Tielaitoksessa.

Taulukko 7: Tulostavoitteet ja niiden toteutumaennuste

Tulosalue	Toteutuma 1997	Tavoite 1998	Toteutuma- ennuste 1998
Tiehallinto			
Henkilövahinko-onnettomuuksien vähentäminen	54	45	46
Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä enintään (km)	6077	max 6277	6200
Ympäristötoimenpideohjelman toteuttaminen	Tavoitteet täyttyivät	Erillisiä osatavoitteita	Täyttyvät
Henkilöstökulujen vähentäminen (%)	3,4	2	2
Tuotanto			
Tuotannon kiinteitä kuluja vähennetään	-	2 %	5,3 %
Kilpailukyky	-	Parantaa kilpailukykyään	Toteutuu

4 LOPPUVUODEN NÄKYMÄT

Toteutumassa oleva 250 milj. markan kehittämisen rahoituskehyksen supistuminen suunnitellusta optimirahoituksesta johtaa käynnissä olevien hankkeiden rahoittamisen ja rakentamisen uudelleen järjestelyihin.

Suurimmat leikkaukset kohdistetaan hankkeisiin, jotka ovat alkaneet viimeisimpinä, ja joiden valmiusaste on alhaisin. Rahoituksen supistuminen uhkaa siirtää viiden hankkeen liikenteelle avaamista ainakin vuodella: Hanko-Skogby, Paimio-Muurla, Vehmasmäki-Hiltulanlahti, Kemi-Tornio ja Seppälänjoki-Vihantasalmi. Vuonna 1999 valmistumassa olevat hankkeet pyritään kuitenkin avaamaan liikenteelle. Mutta tällä nykyisellä rahoituksella ei voida aloittaa yhtään uutta hanketta vuosina 1999 ja 2000.

Rahoituskehysten leikkaaminen 100 milj. markalla merkitsee noin 200 henkilötyövuoden menettämistä vuosittain. Hankkeiden viivästyminen johtaa rakentamisen, rakennusurakoiden ja projektiorganisaatioiden uudelleenjärjestelyihin, mikä aiheuttaa kustannusarvioiden nousua arviolta noin 30 milj. markkaa. Lisäksi hankkeiden siirtämisestä johtuen jäävät saavuttamatta noin 140 milj. markan ajoneuvo- ja onnettomuuskustannussäästöt vuosilta 1999-2000.

Syksyn lisätalousarvioesitys on tarkoitus antaa eduskunnalle lokamarraskuun vaihteessa 1998. Liikenneministeriön ehdotus valtiovarainministeriölle valmistellaan 9.10.1998 mennessä. VM:n laadintaohjeiden mukaan lisäbudjettiesitykset tulee sovittaa nykyisten määrärahojen puitteisiin, joten mm. kehittämisen EU -hankkeiden loppurahoitukset 1998 joudutaan rahoittamaan lisäbudjetissa sisäisinä järjestelyinä ilman lisärahoitusta. Ulkopuolisten töiden ja maanlunastusten lisämäärärahat joudutaan budjetoimaan menojen lisäyksinä joko lisäbudjetin yhteydessä tai hankkimaan loppuvuodesta arviomäärärahan ylityslupa valtioneuvostolta. Tielaitos toivoo, että lisäbudjetin tai vuoden 1998 talousarvion jatkovalmistelussa voitaisiin saada lisärahoitusta myös käynnissä oleville kehittämishankkeille sekä uuden jälkirahoitushankkeen käynnistämiseen.

Lahden tiellä käytössä olevaa jälkirahoitusmenettelyä olisi mahdollista myös soveltaa Porvoo-Loviisa moottoritien rakentamisessa. Uusia hankkeita voitaisiin toteuttaa myös kokonaisrahoituksella ja Tielaitoksen tuotanto voisi silloin toimia rakentajana. Hanke toteutettaisiin joko kokonaisvastuurakkana (sisältää suunnittelun, rakentamisen ja usean vuoden mittaisen takuuajan) tai toimintavastuu-rakkana (sisältää suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon).

Rakentamisen tehokkuuden lisäämiseksi budjetointimenettelyä tulisi kehittää siten, että talousarvioon osoitettaisiin kerralla koko hankkeen vaatima rahoitus, jolloin työt voidaan toteuttaa kustannustehokkuuden kannalta kaikkeinärkevimmällä tavalla. Tehokkaalla hanketoteutuksella arvioidaan saavan jopa 10-15 %:n säästöt rakennuskustannuksissa.

Tulostavoitteiden ennuste on hyvä, mutta liikenneturvallisuus- ja henkilöstökulutavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi tarvitaan vielä ohjaustoimenpiteitä.

Teiden hoidon alueurakoiden (kilpailutettujen pilotointikohteiden) käynnistäminen tulee vaatimaan runsaasti huomiota. Tielaitoksessa selvitetään loppuvuoden aikana teettämisen strategiat, joihin sisältyvät myös vuoden 1999 pilotointikohteiden suunnittelu.

5 LIITTEET

1. Menolaskelma
2. Määrärahan käyttö kuukausittain 1997 ja 1998

TIEHALLINNON MENOLASKELMAN TOTEUTUMA JA TOTEUTUMAENNUSTE

TIELAITOS	1997 ¹⁾ Toteutuma- arvio mmk	1998		1998 - 1997 Muutos %
		Toteutuma 1.1.-30.6. mmk	Ennuste 1.1.-31.12. mmk	
Tuotot	34,8	14,9	25,3	-27,3
Julkisoikeudelliset suoritteet	5,2	3,0	5,4	3,8
Liiketaloudelliset suoritteet ²⁾	1,7	0,5	1,1	-34,2
Muut tulot	27,9	11,4	18,8	-32,7
Tienpidon tuotteiden ostot	4 042,5	1 313,5	4 020,3	-0,5
Talvihoito	553,9	361,2	538,2	-2,8
Liikenneympäristön hoito	264,0	134,6	286,3	8,4
Rakenteiden ja laitteiden hoito	84,6	54,3	89,7	6,0
Sorateiden hoito	179,9	107,5	181,7	1,0
Päällystettyjen teiden ylläpito	303,5	54,5	273,2	-10,0
Rakenteiden ja laitteiden ylläpito	69,0	29,2	76,5	10,9
Lossi- ja lauttaliikenteen hoito	132,2	61,8	130,1	-1,6
Suunnittelu	181,0	54,9	153,9	-15,0
Korvausinvestoinnit	339,6	38,6	327,1	-3,7
Laajennusinvestoinnit	1 003,4	128,4	920,6	-8,3
Uusinvestoinnit	779,9	227,9	865,0	10,9
Maa-alueiden hank. & hoitomenot	151,5	60,6	177,9	17,4
Tiehallinnon oma toiminta	449,5	240,7	578,5	28,7
Palkat sivukuluineen	239,9	114,6	243,0	1,3
Henkilöstöpalvelut, muut korv.	5,3	1,0	5,6	6,4
Matka- ja majoituskulut	19,2	8,8	19,4	1,0
Vuokrat	31,9	12,3	35,1	10,2
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	11,9	6,3	13,4	12,4
Konsulttipalvelut	66,8	31,7	89,3	33,8
Muut kulut	74,6	66,0	172,7	131,5
Investoinnit	16,3	5,2	22,7	39,4
Kiinteistöinvestoinnit ³⁾	4,8	2,0	11,5	139,6
Muut investoinnit	11,5	3,2	11,2	-2,5
Tielaitoksen kulut yhteensä	4 508,3	1 559,4	4 621,5	2,5
MÄÄRÄRAHAN NETTOKÄYTTÖ	4 473,5	1 544,5	4 596,2	2,7

¹⁾ Lähde: Tiehallinnon tulossopimukset 1998, liite 6 ja 9 budjetoitilaskelmien yhteenveto vuoden 1998 tulossuunnittelua varten. Tienpidon tuotteiden määrittely on vuoden 1998 alusta muuttunut, joten vuosien 1997 ja 1998 tiedot eivät ole täysin vertailukelpoisia.

²⁾ Ei sisällä tuotannon liiketaloudellisten suoritteiden tuottoja, vuoden 1998 ennuste 138 milj. mk

³⁾ Ei sisällä maa-alueiden hankintaa tienpitoa varten

MÄÄRÄRAHAN KÄYTTÖ KUUKAUSITTAIN 1997 JA 1998

